

управління великими інфраструктурними проектами; упровадження і підтримка пілотного проекту щодо оптимізації дозвільних процедур у регіонах України для потреб промисловості на прикладі кращих світових моделей; проведення екологічного моніторингу та підготовка аналізу, наприклад, стану водних ресурсів та підготовка практичних рекомендацій щодо покращення управління водними ресурсами на місцевості, та ін.

## **ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНЕ ПАРТНЕРСТВО У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО БУДІВНИЦТВА В УКРАЇНІ: ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

*А. Ю. ПЕРЕТЯТЬКО, здобувач кафедри фундаментальних юридичних дисциплін навчально-наукового інституту права та масових комунікацій Харківського національного університету внутрішніх справ, м. Харків*

Феномен державно-приватного партнерства постав у контексті пошуку оптимальних шляхів забезпечення поступального розвитку стратегічних галузей економіки та надання суспільству послуг в умовах відсутності достатнього бюджетного фінансування. Державно-приватне партнерство є системою взаємовигідного співробітництва державного та приватного секторів на довгостроковій основі щодо створення (відновлення) нових та/або модернізації (реконструкції) існуючих об'єктів, а також подальшої їх експлуатації (користування). Воно передбачає об'єднання управлінських, фінансових, технологічних та інших ресурсів взаємодіючих суб'єктів. Державно-приватне партнерство є важливою альтернативою приватизації, оскільки дає можливість гармонізувати інтереси інвестора та держави шляхом надання інвестору комерційної незалежності при реалізації інвестиційного проекту та збереження за державою повноважень щодо регулювання і контролю концесійної діяльності. Фахівці наголошують на нагальній необхідності широкого запровадження в Україні системи державно-приватного партнерства, що зумовлено трансформаційним характером вітчизняної економіки, «невідповідністю виробничої та соціальної інфраструктури, а також екологічних умов, зростаючим потребам економіки та суспільства».

Дорожнє господарство належить до стратегічних галузей національної економіки, а мережа автомобільних доріг є основним компонентом інфраструктури держави. Реформування дорожньої галузі неможливе без запровадження нових механізмів фінансування дорожнього будівництва, у першу чергу інвестування на основі державно-приватного партнерства. Залучення приватного капіталу до реалізації інвестиційних проектів у дорожній сфері покликане, з одного боку, сприяти розвитку, модернізації та експлуатації мережі автомобільних доріг, а з іншого боку, економії бюджетних коштів. Відповідно до ч. 1 ст. 4 Закону України «Про державно-приватне партнерство» від 1 липня 2010 року № 2404-VI до пріоритетних сфер державно-приватного партнерства віднесено будівництво та/або експлуатація низки об'єктів дорожнього господарства (автострад, доріг, мостів, шляхових естакад), тобто

штучних споруд, призначених для безпечного руху транспорту та пішоходів незалежно від природно-кліматичних умов. Здійснення державно-приватного партнерства у сфері дорожнього господарства передбачає виконання однієї або кількох таких функцій: проектування; фінансування; будівництво; відновлення (реконструкція, модернізація); експлуатація; пошук; обслуговування тощо.

Світова практика свідчить, що існує три апробовані моделі державно-приватного партнерства, а саме: приватизаційна; лізингова (орендна); концесійна. Найпоширенішою є концесійна модель, визначальними ознаками якої є довгостроковий характер концесійних відносин, розподіл ризиків між приватним інвестором і державою, високий рівень свободи інвестора щодо прийняття інвестиційних та управлінських рішень, отримання доходу та розпорядження ним, реалізація органами державної влади повноважень щодо регулювання концесійної діяльності та контролю стану виконання приватним партнером концесійної угоди. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про концесію» від 16 липня 1999 року № 997 концесія» визначена як надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику. Концесія розглядається як важливий інструмент розвитку мережі вітчизняних автомобільних доріг, що зумовлено обмеженістю державного фінансування і відсутністю достатніх джерел кредитування дорожньої галузі на тлі суттєвого зростання обсягів транзитних перевезень територією України.

Станом на теперішній час створено досить розгалужену нормативно-правову базу концесійних відносин у сфері автомобільних доріг, що охоплює Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14 грудня 1999 року № 1286, низку постанов Кабінету Міністрів України («Про затвердження Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесії» від 11 грудня 1999 року № 2293, «Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг загального користування» від 6 липня 2000 року № 1064, «Про затвердження Порядку відшкодування за безплатний проїзд автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії» від 6 липня 2000 року № 1065, «Про затвердження Типового концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги» від 4 жовтня 2000 року № 1519, «Про затвердження Порядку проведення концесійного конкурсу на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 4 жовтня 2000 року № 1521), інші програмні документи (наприклад, розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 року № 2174-р та «Про схвалення

Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки» від 3 вересня 2012 року № 719-р).

Органом, уповноваженим на укладення концесійного договору (концесієдавцем), визначено Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор). Відповідно до п. 1 Положення про Державне агентство автомобільних доріг України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 року № 439, Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства. У вищезазначеному Положенні закріплені повноваження Укравтодору щодо забезпечення організації будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг за встановленими для них будівельними нормами, державними стандартами і нормами (абз. 2 п. 4), залучення в установленому порядку додаткових (позабюджетних) джерел для фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, відповідного інженерного облаштування та інших споруд (абз. 10 п. 4), забезпечення проведення концесійного конкурсу, укладення концесійного договору та виконання зобов'язань, що випливають із нього, щодо будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг (абз. 18 п. 4). Одним з найважливіших пріоритетів забезпечення розвитку концесійних відносин у сфері автомобільних доріг Укравтодором визнана реалізація пілотного концесійного проекту будівництва та експлуатації нової автомобільної дороги першої категорії «Львів – Краковець» протяжністю 84,4 км., що є першою чергою проекту будівництва та експлуатації автомобільних доріг за напрямком Краковець – Львів – Броди – Рівне. Необхідність реалізації зазначеного проекту об'єктивно зумовлена прагненням розвитку транзитного потенціалу міжнародного транспортного коридору № 3 Берлін – Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ. Низка автомобільних доріг (автомагістралей) також включена до переліку «об'єктів, які можуть бути спеціально збудовані відповідно до умов концесійного договору для задоволення громадських потреб».

Підводячи підсумок, зазначимо, що одним з напрямів реформування дорожньої галузі є інвестування в дорожнє будівництво на основі державно-приватного партнерства. Найефективнішою формою державно-приватного партнерства визнана концесія, що передбачає довгострокове співробітництво державного та приватного секторів щодо реалізації стратегічних інфраструктурних проектів, модернізації та будівництва об'єктів дорожнього господарства, у першу чергу платних автомобільних доріг (автомагістралей). Особливого значення розвиток концесійних відносин у сфері автомобільних доріг набуває у контексті вжиття Державним агентством автомобільних доріг України системних антикризових заходів, спрямованих на зниження витрати бюджетних коштів, реконструкцію, розвиток і утримання дорожньої

інфраструктури, підвищення операційної ефективності управління системою автомобільних доріг загального користування.

## **ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ГАЛУЗІ ЖКГ**

*І. І. КИЛИМНИК, канд. юрид. наук, доц., завідувач кафедри правового забезпечення господарської діяльності Харківського національного університету міського господарств імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Проблема забезпечення ефективного функціонування підприємств житлово-комунального господарства (ЖКГ) була і залишається об'єктом пильного інтересу науковців, представників владних структур, засобів масової інформації, населення. Весь цей інтерес викликаний тим, що ЖКГ є життєво важливою ланкою економіки і значною мірою визначає умови та якість життя населення.

В умовах розгортання в Україні фінансової кризи бюджетна підтримка житлово-комунальної галузі, як і будь-яких інших галузей економіки, матиме обмежений характер, що, з одного боку, ставить на порядок денний питання пошуку інших фінансових джерел для реалізації програм модернізації та технічного переозброєння підприємств житлово-комунального господарства та оновлення і підвищення енергоефективності житлового фонду, а з другого - питання оптимізації принципів, критеріїв та механізмів надання державної підтримки із забезпеченням її спрямування на реалізацію загальнодержавних пріоритетів та подолання кризових явищ.

Недосконалість системи управління житлом та підприємствами ЖКГ, а також системи регулювання природних монополій призвела до того, що підприємства галузі неспроможні ефективно працювати в ринкових умовах і надавати споживачам послуги належної якості. Проблема надавання якісних житлово-комунальних послуг посідає особливе місце у системі державної та регіональної політики. Гострота проблеми зумовила пильну увагу до неї вітчизняних та зарубіжних вчених. У науковому середовищі напрямки сучасної теорії господарського партнерства держави і приватного сектора розглянуті в працях таких учених, як Б. Дезілець, В. Ребок, В. Г. Варнавський, І. В. Запатріна, С. Д. Данасарова, А. П. Денисенко, Є. В. Ковешнікова, О. Маслюківська, В. А. Михеєв, О. М. Полякова, Е. Р. Уайт, Ю. Шевчук та ін.

Державно-приватне партнерство є ефективним та перспективним інструментом економічного і соціального розвитку на регіональному та місцевому рівні, засобом залучення коштів у проекти, де державні та місцеві органи влади намагаються зберегти контроль та налагодити співпрацю з інвесторами. Під час такого співробітництва між державою і суб'єктами господарювання досягаються кращі техніко-економічні показники та результати господарювання, ефективніше використовуються державні ресурси і комунальне майно.